



TITLE:

海運再建整備法における「減価償却不足の解消」

AUTHOR(S):

左波, 宣平

CITATION:

左波, 宣平. 海運再建整備法における「減価償却不足の解消」. 経済論叢
1963, 91(6): 367-391

ISSUE DATE:

1963-06

URL:

<https://doi.org/10.14989/132951>

RIGHT:

經濟論叢

第九十一卷 第六號

- 海運再建整備法における
「減価償却不足の解消」……………佐 波 宣 平 1
- 社会主義経済学の対象について……………木 原 正 雄 26
- アメリカ経営学の一動向(二)……………降 旗 武 彦 47
- シュンペーターの資本理論……………永 友 育 雄 65
-

昭和三十八年六月

京都大學經濟學會

海運再建整備法における「減価償却不足の解消」

佐 波 宣 平

一、は し が き

近く制定を見ようとする海運再建整備臨時措置法案では、第二次世界大戦以後不振の日本海運業に対して画期的に大幅な国家助成があたえられようとしている。すなわち、まず、第十七次計画造船以前の日本開発銀行建造融資に対して外航海運会社の負うている金利の全額を五年間にわたって徴収猶予（棚上げ）しようというのであり、さらに、これまで開発銀行に協調して造船融資に応じてきた市中銀行にあつても、開発銀行に歩調を合わせ、第十七次計画造船以前の建造融資残高の二分の一以上に対して金利の徴収を猶予することになっている。これが言わゆる「後向き助成」であつて、その上、さらに、言わゆる「前向き助成」としては、第十八次以降の計画造船に対して、利子補給率・開銀融資枠においてこれまでの建造融資を相当に上回る有利な条件が外航海運会社にあたえられることに定まつている。つまり、「後向き」にも「前向き」にも確かに注目に値する各種の大幅な助成が与えられようとしている。だが、これには次ぎのような二つの重大な条件が附いている。

第一 外航船運航業者（オペレーター）を中核として合併をとげる企業体の所有する外航船腹が五〇万重量トンをこえ、且つ、

この企業体と資本参加の關係にある承列会社（オペレーター・オーナー）またはこの企業体と長期船舶契約をむすぶ専属会社（オーナー）の所有する外航船が五〇万重量トンをこえること。

第二 上記の企業集約に参加する海運会社は企業集約完了後五年以内に減価償却不足を解消すること。

このうち、第一の条件たるいわゆる「企業集約化」は、伝えられるところによれば、目下かなり活潑な展開を見せつつあり、これによって、日本海運業界は、近くその構成または様相を一変することになるであろう。これまで過当競争の弊害から脱し得ないでいたわが海運業界を一種の寡占状態に置いて企業の乱立を防ぎ経営規模を拡大して国際的競争力を強化しようというのが、この企業集約化のねらいであつて、近々半年以内に、六つまたは七つの企業グループへの集約化が実現されるであろう。こう、見られている。ところが、第二の条件は、事柄の性質が経理技術に關係するためか、表面には左程に花々しい展開を見せていないようであるが、幾つもの相当に困難且つ重大な問題を包蔵している。本稿では、この第二の条件について若干の考察をこころみようとするものである。

改めてこつとわるまでもないと思われるが、海運再建整備法によつて金利棚上げ、利子補給金、その他助成にあずかるためには、これら第一、第二の条件を共に充たすことが必要である。所定の企業集約化をとげて第一の条件を充たし得たとしても、もし当該海運会社にして第二の条件を充たし得ない場合には、金利棚上げ、利子補給金、その他の助成にあずかり得ず、結局、せつかく第一の条件をみたさんがために多大の努力を払つたとしても、その企業集約化は全然意味をもち得ないことになる。海運市場への作用が大なるゆえか、世上では第一の条件たる「企業集約化」をこつとしく取り沙汰しているけれども、海運会社自体としては、助成をうけるか否かの点では、第一の条件も第二の条件もともに重要であり、重要性においては殆んど異なるところがない。いな、合併によらずして

株式保有または長期契約によつて企業集約化に参加しうる系列会社または専属会社にあつては、事の重大性において、第二の条件は第一の条件にまさるとも決して劣るものでない。第二の条件こそは、これらの会社にとっては、海運再建整備法における最も核心的な問題をなすものと言つても過言であるまい。

本稿では、簡略化のため、「海運再建整備法」と記しているが、実は、本稿執筆の現在では、なお、国会に上程中の「法案」の段階にとどまる。（三月二十九日衆議院通過、五月参議院通過の予定）しかし、事實上、それは既に発効・発効した「法」と同じ効果をさえ発揮しつつある。現に審議中の第一八次・第一九次計画造船の選考において当の申請海運会社に対し今後なすべき企業集約化の確約を絶対の条件として求めているが故である。第一八次船における三菱海運の例について見よ。したがつて、再建整備法案は、事実上、すでに「法」の域に入っている。

二、「減価償却不足の解消」が助成の条件として

取りあげられた理由

つたえられるところによれば、助成条件「減価償却不足の解消」は、それが企業自立体制の示標たりうるがゆゑに、海運再建整備法に取り上げられた由である。そこで、われわれの直ちに考えるのは、海運再建整備法によつて与えられる「前向き」「後向き」の助成は不勢不振の海運業を単にそれのみによつて自立の体制にみちびこうとするものでなく、むしろ、それを契機として自立体制をとることのできる海運業を対象としてなされる助成であるということである。対象を自立体制可能会社に限定することによつて助成にしばしば生じるおそれのある不効果を出るだけ小さくしようと意図したのである。

なお、「減価償却不足の解消」が企業自立体制の示標であることに相違ないとしても、それが企業自立体制の示標としてもつ意味如何は、この際、追求されて然るべき問題の一つであろう。思うに、「企業の自立体制」というとき、それを表わす示標は単に「減価償却不足の解消」にだけ限られなくてはならぬわけではない。たとえば、約定延滞借入金の完済。株主に対する、銀行預金利子程度の配当金の支払。従業員に対する世間なみな俸給・手当の支給。これら一々も、また、企業自立体制の示標たりうるはずである。しかるに、海運再建整備法では、これら幾つかの示標は扱われずして、そのうち特に「減価償却不足の解消」がえらばれた。おそらくは、それが企業自立体制にとつての最小必須の条件と目され、上記幾つかの示標はこの最小必須条件が充たされたうえで可能な示標であると考えられたゆえであろう。この場合、「減価償却不足の解消」が企業財政の健全化を意味するものなること、改めて説くまでもない。

海運再建整備法における「減価償却不足の解消」をこのように解することは実践的に極めて重大な関連をもっている。けだし、海運会社としては、株主に適度の配当金を支払うことも、従業員に世間並みの俸給・手当を支給することも、当面は、これをさしひかえ、まず第一に減価償却不足を解消すべく所定の五年以内に全力をそそぐべきことにならざるを得ないからである。海運再建整備法または海運業集約化が労資休戦・安定賃金協定を前提とするの一部論者によつて提唱される所以である。

論者によつては、再建整備法の要請する「減価償却不足の解消」は金融資本にとって焦げつき債権の回収をねらつたものと見られる。なるほど海運会社が減価償却不足を解消すれば、その額だけ借入元本の減少（焦げつき債権の回収）にみちびく可能性は多分に存するけれども、これがために、当該海運会社の企業財政が健全化にみちびく

効果が否定されるわけでは決していない。この際は、副次効果に着目してうがち過ぎた推論をくだすよりも、より直接的な主要効果をこそ重要視すべきだと、私には思われる。

三、解消すべき減価償却不足額

海運再建整備法は助成条件の一つとして外航海運会社に対し減価償却不足の解消を要請しているが、いま、利子補給金対象会社について最近二年間の償却状況を見るに、別表(1)、(2)のごとく、普通償却不足・特別償却不足を合計して償却不足累計額は昭和三十七年九期九三億円、昭和三十八年三期九七六億円を算える。一方、海運助成による負担軽減額は如何というに、衆議院運輸委員会(昭和三十八年三月二日)での辻海運局長の説明によれば、開発銀行金利棚上げ額五ヶ年計約四五〇億円、市中銀行金利棚上げ額五ヶ年計約八〇億円、合計約五三〇億円、すなわち、前記償却不足累計額の五五パーセントに相当するにすぎない。しかも別表(1)の償却不足累計額経過に見られるように、決算期毎に償却不足額は顕著な累増を示している。各期の償却実施率が十分でなく、償却くり延べの打ち切り分が翌期以降の償却範囲に次々に組み入れられ累増してゆくからである。されば、集約実施直後の決算期にも各社がそろって一〇〇パーセントまたはそれを上回る償却実施率を見ることは恐らく不可能に近く、こうした償却不足累増の集約後五年間における不足累計額を考慮するとき、「企業集約後五年以内に減価償却不足の解消」の達成は金利全額の五年間棚上げという画期的に大幅な助成をもつてしても、海運会社によつては、決して容易でなく、したがって、せっかく企業集約化に参加するとしても、海運再建整備法その他に定められる大幅な助成をうけ得ない海運会社の生じるおそれが多分にある、と見なくてはならぬことになる。

償 却 状 況

運輸省海運監管理官室「外航海運会社経営分析」(単位百万円)

償却範囲額に対する 過不足額		減 価 償却率	減価償却 実施率		償却累計額 取得原価	償却不足累計額 原価取得
当 期	累 計		当期	累計		
△3,786	△43,870	10.04%	78.12%	65.44%	29.00%	13.51%
△4,921	△46,491	7.79	64.07	66.20	30.57	15.61
△1,883	△49,448	8.91	75.24	67.04	32.15	15.80
△1,872	△11,428	9.81	70.19	82.03	40.29	8.83
△2,546	△14,102	9.09	63.30	79.72	38.87	9.89
△2,189	△16,471	8.22	64.00	77.84	39.26	11.18
△3,016	△22,943	3.50	35.41	63.58	33.45	19.16
△2,459	△24,137	5.47	49.22	63.50	34.41	19.78
△2,930	△27,435	3.48	33.32	60.78	33.96	21.91
△8,674	△78,538	8.51	68.91	69.22	32.77	14.57
△9,920	△84,729	7.60	61.06	68.99	33.51	15.06
△7,001	△93,355	7.61	64.55	68.28	34.33	15.95

海運再建整備法における「減価償却不足の解消」

第九十一卷

三七二

第六号

六

$$\text{減価償却実施率(累計)} = \frac{\text{償却累計額}}{\text{償却累計額} + \text{償却不足累計額}}$$

ただし、これは、「償却不足額」を定率法による普通償却の不足額と特別償却の不足額との合算額と解した場合の試算による推論であって、いま、もしこれと異なる何等かの計算方法を用いるとせよ、推算の結果はおのずから異ならざるを得ない。ここに、減価償却計算方法の如何がきわめて重大な問題として思議にのぼる所以であつて、「政令で定める方法により計算した減価償却の不足を解消すること」と助成条件を定めている海運再建整備法をめぐり、如何なる計算方法を用いて減価償却または減価償却不足額を具体的に算出するかについて目下さかんに論議が

船 舶 減 価

(別表1)

業 態 別	期 別	会社数	取得原価	当期償却額	償 却 累計額	当 期 末残高	当期償却限度額	
							普 通	特 別
オペレーター	昭 36 上	13	287,486	10,752	83,079	203,408	10,897	2,866
	36 下	12	297,858	8,382	91,051	206,807	10,582	2,500
	37 上	12	312,899	9,897	100,584	212,314	10,829	2,325
タンカー	昭 36 上	8	132,825	4,089	53,521	79,304	4,828	998
	36 下	8	142,616	4,151	55,432	87,184	5,034	1,524
	37 上	8	147,331	3,835	57,843	89,487	5,060	932
オイル	昭 36 上	32	119,724	1,420	40,046	79,677	3,450	560
	36 下	34	122,018	2,249	41,988	80,010	4,093	477
	37 上	34	125,196	1,466	42,522	82,674	3,846	553
合 計	昭 36 上	53	539,035	16,261	176,646	362,389	19,175	4,423
	36 下	54	562,492	14,782	188,471	374,001	19,710	4,500
	37 上	54	585,425	15,198	200,949	384,476	19,735	3,810

(注) 当期末残高＝取得原価－償却累計額

減価償却率＝ $\frac{\text{当期償却額} \times 2}{\text{当期末残高} + \text{当期償却額}}$ ， 減価償却実施率(当期)＝ $\frac{\text{当期償却額}}{\text{当期償却限度額}}$

たたかわされつつある次第である。たとえば、特別償却はこれを全く除外して普通償却不足額一本とするか、過去の特別償却実施額を普通償却のベースに組み入れた上で償却不足額を算出するか、普通償却についてもこれを定率法によるか定額法によるか、更には、償却くりのべ分をどう取り扱うか、等々。本稿は、海運再建整備法案が世上に発表されて以後同法案をめぐって最近までに提議された各方面の諸意見をまず整理検討し、そのうえで、同法案について一応の批判または見透しを立てるために執筆された。

(別表2)

外航海運会社収支表

運輸省海運監査管理官室 (単位百万円)

業態	期別	会社	収益	費用	償却前 利益	減価償却	純損益	当期減価償却限度額			期末償却不足累計額		
								普通	特別	計	普通	特別	計
オ ハ レ ー タ ー	37.3	(12社)	89,529	79,864	9,665	8,501	1,164	10,582	2,500	13,082	30,450	16,041	46,491
	37.9	(")	88,017	79,155	8,862	10,041	△1,179	10,829	2,325	13,154	32,297	17,151	49,448
	38.3	(")	90,083	80,687	9,396	9,396	0	11,582	2,968	14,550	32,737	19,043	51,780
タ ン カ ー	37.3	(8社)	26,673	22,041	4,632	4,189	443	5,034	1,524	6,558	8,676	5,422	14,101
	37.9	(")	26,111	22,188	3,923	3,875	48	5,060	933	5,993	10,549	5,923	16,472
	38.3	(")	26,378	21,977	4,401	4,315	86	5,371	1,569	6,940	11,535	6,508	18,143
オ ウ ナ ー	37.3	(34社)	17,124	14,913	2,211	2,275	△64	4,093	477	4,570	18,884	5,253	24,137
	37.9	(")	15,524	13,945	1,579	1,480	99	3,846	552	4,398	21,497	5,938	27,435
	38.3	(35社)	16,715	14,618	2,097	2,610	△513	4,093	770	4,863	21,429	6,258	27,687
合 計	37.3	(54社)	133,326	116,818	16,508	14,965	1,543	19,709	4,501	24,210	58,013	26,716	84,729
	37.9	(")	129,652	115,288	14,364	15,396	△1,032	19,735	3,810	23,545	64,343	29,012	93,355
	38.3	(55社)	133,176	117,282	15,894	16,321	△427	21,046	5,307	26,353	65,801	31,809	97,610

注) 昭和38年3月期の数字は推算

四、特別償却の取り扱い

特別償却は、形容詞「特別」が附いているように、税法上の特別措置であり、言わば一種の恩典であつて、海運会社の場合、新造船に対して、以前には当期普通償却の半額（ただし、新造後三年間）、最近には昭和三六年法律第四〇号「租税特別措置法」第四三条によつて新造第一年に船価の一割相当額を——普通償却と共に——償却にあつてゐることを認められてゐる。だが、普通償却（次項の説明を参照）に対比して特別の償却というにとどまつて、その本質が償却であることに変わりはない。したがつて、これまで海運会社の減価償却不足額として、しばしば、普通償却・特別償却兩者を併せての不足額が計上、発表されているが、それ自体、決してこれを不当と言うことは出来ない。ただし、この場合、当局、当事者の双方における政策的意図がはたっていないとは断言できない。こうする方が普通償却不足額一本の表示よりもより大きい不足額が計上でき、海運業界の不勢不振を世上に訴へ國家助成その他を要求するのに、より好都合なるがゆゑである。ところが、ここで海運再建整備法案の上程を見るに及んで、事情がかわつてきた。再建整備法では、上來述べているように、集約後五年以内に減価償却不足を解消する海運会社にのみ金利棚上げその他の助成をみとめるというのであり、したがつて、助成をうけるためには、海運会社としては、解消すべき減価償却不足額は出来るだけ小さいことが望ましいからである。従来は、國家助成をうけるためには減価償却不足額が出来るだけ大きいことが望ましく、いまや、再建整備法によつて國家助成をうけるためには減価償却不足額が出来るだけ小さいことが望ましい、というのである。まさに、一つの矛盾または皮肉である。

よつて、特別償却の取り扱いについて海運会社から種々の意見または要望が提出されている次第であるが、この

うち先ずあげられる要望は、特別償却不足額はこれを全く除外し、再建整備法で五年以内に解消をもとめている「減価償却の不足」はこれを普通償却不足額の意に解することにしてほしい、との要望である。従来が行きがかりを度外に附するとすれば、これは大体妥当な要望と見てよい。ただし、「減価償却」というとき、これを通常の意味の減価償却つまり普通償却に解するのは会計上の通念であり、また、現実にも、特別償却実施累計額は償却実施累計総額の一割見当にすぎないからである。

特別償却の取り扱いについて海運会社から出されている要望のうち、より注目すべきは、「これまで行なわれた特別償却実施額の全額を普通償却のベースに換算できるように取り計ってほしい」換言するならば、「税法上の普通償却不足額から過去の特別償却実施全額をさし引いてなお生じる償却不足額をもって再建整備法で解消をもとめる減価償却不足額と解することを認めてほしい」との要望である。

さきの要望は、償却不足額のうち特別償却不足額はこれを除外して普通償却不足額一本にしてほしい、という意味の言わば消極的の要望であつたに對して、この要望は、過去の特別償却実施額を活かして使い、それを普通償却不足額の最小表示化に用いようとする、言わば積極的の要望である。普通償却を減価償却の本則と見、且つ、特別償却をも減価償却たるにかわりはないと見るかぎり、この積極的の要望にはあながちに海運会社の虫のよい單なる要望として一笑に附しえないものを含んでいるが、こうした積極的の要望を出す海運会社にとって好都合なことには、これには一つの先例があつた。

昭和三十一年四月、運輸省は海運会社が株式配当を行なおうとするに当たって採るべき一つの基準を定めたことがある（海監六五号）。すなわち、

(一) 当期の普通償却

(イ) 当期の特別償却、(ロ) 過去の普通償却不足累計額の一割(ただし、半年決算の場合)のうち
何れか大きい方の額の償却

これら(一)、(二)の二つを加算した額以上の償却を行なう海運会社にかぎって株式配当をすることが出来る、と定めたことがあるが、ここで、(二)の(ロ)に見られる「普通償却不足累計額」は、当時の運輸省(当局)によって、「税法上の普通償却累計額から過去の特別償却実施額をさし引いた額」として解釈されていた。この先例またはこうした解釈を今回の海運再建整備法にも適用してはしい、と海運会社側は要望したわけである。

「昭和三十一年四月」といえば、スエズブームの直前における国際的緊張と西欧諸国の経済基盤確立とによって海上運賃が堅調に転じ海運景気の見透し非常に明かるく、業界をあげて復配ムードにあった頃であり、これに引きかえ、現在は、長年の不勢不振になやむ業界の活きる道としては過当競争の制限、つまり、大規模な企業集約化以外にないとする差し迫った段階にあって、客観的事態において両者の間には絶大な相違がよこたわる。したがって、先例は単に過去における一事例にとどまる。これをそのまま現下の再建整備法に適用することは出来ぬ。——運輸省当局の意向は、当初は、このように伝えられていた。だが極く最近にいたって、海運会社側の要望は容れられ、「昭和二十六年度以降実施された特別償却実施累計額の五〇パーセント(或るいは一〇〇パーセントとも言われる)を普通償却に組み入れて差しつかえない」という意見にはぼ固まってきたようである。

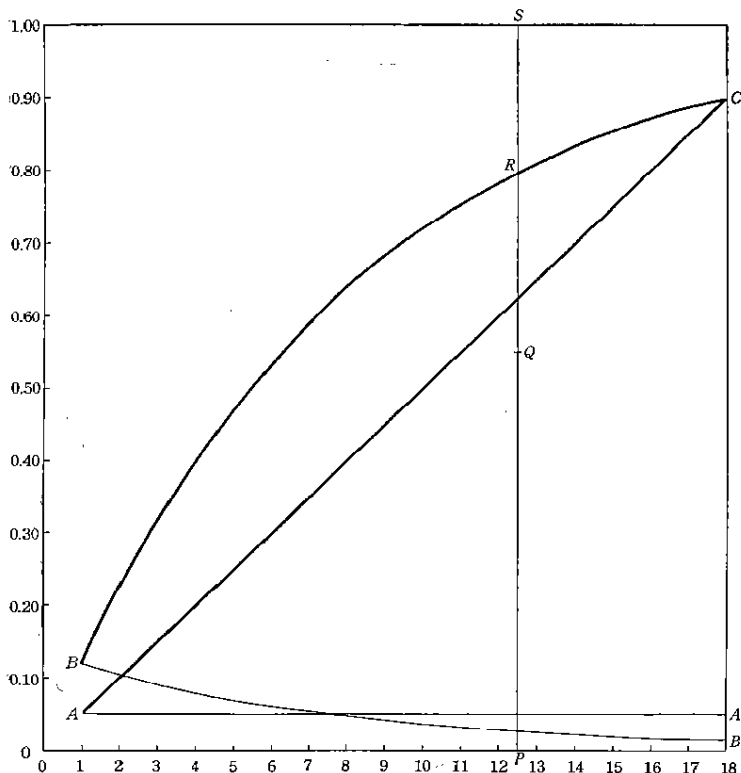
これによって見るに、利子補給対象会社五五社が昭和二十六年度から昭和三十七年三月期までに実施した特別償却額は約二五〇億円であり、いま、仮りにこの五〇パーセントを普通償却のベースに引き直して組み入れるとするなら

ば、昭和三八年三月期における普通償却不足累計額六五八億円は減少して約五三三億円になる勘定であり、この計算措置だけでもってオウナー約一〇社が奈落から浮かび上がり集約後五年以内に減価償却不足を解消できることになるであろう、と推算されている。減価償却計算方法の如何が再建整備法上いかに重大な意味を有するかを思い知らせる好例の一つをここに見つける次第である。

五、普通償却（定率法、定額法）の取り扱い

日本海運業の場合、減価償却として上段にふれた特別償却のほかに普通償却があることは言うまでもない。普通償却は別称「法定償却」に相当し、船舶新造後年月の経過とともに減耗してゆく船価にそなえる普通の意味の償却である。減価償却一般を固定資産の耐用年数がつきたときに新旧資産取り替えのための資金を準備する仕方と見るか、または、固定資産に投下した資本原価を毎期の収益に対する費用として配分する仕方と見るかによって、議論におのずから多少の相違が生じると思われるけれども、ここでは、こうした理論上の詮議には深く立ち入らない。海運再建整備法に言わゆる「減価償却不足の解消」をめぐる現に展開されつつある普通償却における二つの方法、すなわち、定率法と定額法とに関する業界からの提議または要望について考察することにした。

戦後日本の海運業界の場合、普通減価償却の計算には、定率法、定額法（等額法）のうち何れか一方を選択できることに税法で定められているに拘らず、海運会社の圧倒的多数（日新海運株式会社を除く）は定額法でなく定率法を採用して今日にいたっている。その然る所以は大体において三つ（原則的、現実論、政策論）に區別して求められる。原則論。海運業では、もともと、収益の変動がはげしく、したがって、経営安定のためには事情のゆるすかぎり



耐用年数18年（貨物船）、残存価額1割、特別償却は除く。本来は離散的であるが、簡単化のため連続的に表現する。

AA'：定額法当期要償却率，AC：定額法要償却累計率；BB'：定率法当期要償却率，BC：定率法要償却累計率；

PQ：定率法実施累計率，QR：定率法償却不足累計率，RS：定率法残存価額率。定額法については説明省略。ただし、Pは任意時点。Qも任意点。

大幅の償却範囲をとっておくのが望ましい。また、最近では船舶技術の革新が著しく、このため、船舶の耐用年数は経済的に——物理的に——よりも——相當顯著に縮少しつつあり、また、この船舶技術革新にも関連して、中古船の船価つまり処分価がかなり低い。したがって、期間の経過にかかわらず年償却額の一（等額）な定額法よりも当初に比較的大幅の償却範囲をとる定率

法の方が海運経営の目的によりよく合致していると考えられる。ちなみに、図によって当期要償却率を貨物船（耐用年数一八年、ただし残存価額一割）について見るに、新造後第七年までは定率法償却の方が定額法償却よりも大である。

現実論。計画造船の場合、借入金の返済期限は開発銀行は約一五年であるが、市中銀行は約五年である。また、造船所に対する延べ払い期間は約七年であつて、これら償還または返済のカーブは定率法のカーブにかなり近似しており、ために、定額法償却よりも定率法償却をより便利とする。より直截的というならば、直線的経過をたどる定額法償却によるときは借入金返済の十分に進行しないうちに利益が生じ、つれて、法人税を課徴される恐れがあり、こうした懸念のより少ない、カーブのより急峻な定率法償却を採用することが有利とされる。

政策論。運輸省当局の場合、戦後不振の海運業に対して各種の助成を要請する立場上、海運業不振の示標として「船舶償却不足累計額」をえらぶには、償却幅の概して小さい定額法よりも償却幅の概して大きい定率法によってこれを算出するのを便益とした。その方が比較的大きい償却不足額が表示できるからである。これが業界側の利害にもほぼ一致していること言うまでもない。

もっとも、この政策論は、少し順序をとりちがえた、やや穿ちすぎた見方の方である。まず、業界側が上記原則論、現実論から定額法によるよりも定率法による方を有利としたがゆえに定率法償却を実施し、ついで、この償却方法によるときは償却不足額がより大きく表示されるため、国家助成その他を要請する運輸省当局として、便宜、業界のこうした減価償却方法の慣行を黙認してきた、とむしろ見るべきではないか。しかし、いずれにせよ、国家助成その他を要請する運輸省当局の立場としては、より大きい償却不足額の表示できる定率法を便宜としたことは、十分に考え得られる関連である。

だが、そうでありながら、定率法償却にも問題がないわけでない。

(a) 海運業収益には上記のように多分に変動があるとしても、船舶それ自体の収益性は船令との間に左程に密接な関係があるわけでない。定率法によれば、当期償却率は船令の若いときほど大きく、したがって、累計償却率において最初の五年間で半分以上 ($0.472/0.90 = 0.524$) の償却をすませ、あとの半分未満を残る一三年間で償却すればよいことになる。ただし、耐用年数一八年(貨物船、残存価額一割を例にとる。だが、こうした進行は船舶それ自体の稼働性・収益性に必ずしも一致を示さない。船舶は、種類にもよることであるが、竣工当初よりも、むしろ、三～五年を経過した頃が収益性もつとも大とさえ言われる。また、船体修理費・燃料費・等々の費目も船令の経過につれて定率法償却カーヴのごとく当初に急速に増大するものでもない。

(b) 半年または一年というがごとき短期の運送契約の場合ならば定率法償却によるコスト計算で運賃をとり決めることも決して不可能でないが、最近のタンカー、専用運送船に見られる一〇～一五年というがごとき長期の運送契約に定率法償却によるコスト計算を用いるとすれば、経過年次につれてコスト計算をたびたび変更(通減)する必要がある。だが、それは上記(a)の収益性に必ずしも一致しない。したがって、最近のタンカー専用運送船の長期運送契約では、コスト計算には、むしろ定額法償却を原則としている。かくて、定率法償却は現実との間に或る乖離を生じつつある。

これには、次ぎのような事情を考慮に入れておくことも必要であろう。海運業にとって長期運送契約の相手方たる石油工業・鉄鋼業・等々にあつては、技術革新が相当に顕著であつて、プラントの耐用年数は比較的短く、したがって、設備投資完成後でさるかぎり早いうちに大幅の償却をすませたい。つまり、定率法による償却がのぞましく、それには、支出をできるかぎり押え

たい。ついで、長期運送契約の締結にも、海上運賃は出来ることならば先安・後高が望ましい。しかるに一方、海運業では、上記原則論、現実論の理由から、長期運送契約でとりきめる海上運賃は出来ることならば先高・後安でありたい。かくて、海運業とその顧客（大手荷主）とにおいて相互の要請に食い合いが生じる。この食い合いを調整するには運賃はむしろ一本にとりきめるほかなく、つれて、船舶コスト——減価償却——の計算にも定額法によるのが却って現状にマッチすることになる。

最近のタンカー・専用運送船の場合、定率法償却と現実の運賃決定との間にはこうした矛盾が生じているが、さればとて、ここで定率法を廃して定額法を採るとせよ。当局としては、長年にわたって堅持し主張してきた政策態度を放棄する結果にもなる。もし定率法の代わりに定額法を用いて減価計算をし直すとすれば、償却不足累計額を持つ海運会社の数は著減することになるであろうゆえ、海運業界は左程に不勢不振でもなく、したがって、国家助成その他助成の必要がない、つれて、海運再建整備法も制定するにおよばない、ということになりかねない。

より大きい償却幅をもつがゆえに減価償却不足額をより大きく表示でき、したがって、国家助成その他助成を要請するのにより大きい便宜のあった定率法償却が、いまや、海運再建整備法によれば、より大きい償却幅をもつがゆえに、却って、「集約後五年以内に償却不足の解消」という助成条件を充たし得ない海運会社が出てくる。ところが、定率法を廃して定額法によつて減価償却をし直すとすれば、前記のような結果が生じ、国家助成その他助成を要請しようとする海運再建整備法制定の根拠があやしくなってくる。一つの大きな矛盾、痛烈な皮肉である。

「現在、海運会社が巷間、云々されている償却不足累計額は偶々海運会社が、将来へのメリットを確保するために、定率法による最大限の償却の枠を利用していただけの結果に過ぎないのであって、もし最初から税法で認める定額法を採用していたとすれば、三十七年三月期でとらえた船主協会の調査によつても、オペレーター十二社、タンカー八社、オーナー二十八社、計四十八

社中

償却超過

二九社

四二四億円

償却不足

一九社

七六億円

と大部分が償却超過会社となり、巷間云々されている償却不足問題は非常に異なった様相を呈して来るのである。即ち、大部分の会社が償却不足どころか償却超過となつて、課税を受ける計算にすらなつてしまふ。……各社共、課税による外部流失をふせぐため、税法の認めるあらゆる方法を最大限に利用し、その結果として償却不足額累増となつたのである。」上条信也「固定資産の減価償却について」中外海事新報、三八・二・一八

この問題に関する運輸省当局の意見としては從來どおり定率法償却だけを認め定額法による償却計算方法を全然みとめないという態度を堅持してきたが、極く最近にいたつて、減価償却計算方法の例外措置として、海上運賃決定の原価計算基礎を定額法償却によつてゐるタンカー・専用運送船の場合には集約後五年間に生ずる償却限度の計算に限つて定額法の採用をみこめることにしたい、ただし、これは関係会社の資産処分、減資など徹底的な経営合理化を行なつた会社に限定する、との意向に変わつてきたようである。まさに、海運市場における原価計算の現実が当局に認識されその態度変更をもたらした次第であるが、現行の税法では、或る船舶には定率法、他の船舶には定額法というがごとく同一の会社によつて定率法・定額法を部分的に併用することは認められていない。されば、上記運輸省の意見は、もしこれが実施されるとすれば、文字どおり例外的措置であつて、税法とは別個に海運再建整備法にだけ許される減価償却計算方法ということになるであらう。なお、こうした例外的措置（定額法の一部併用）は、現に定額法による運賃決定の慣行を有する会社に洩れなくこれを認めるというのではなく、資産処分、減資など徹底した経営合理化を実施した海運会社に限つてこれを認めようとするのであつて、その主旨は言うまでもなく、

定額法の併用によって或るいは生じるやも知れない企業財政の不健全化を防止せんがために他ならない。

ちなみに、電力会社の場合にも、税法では定率法・定額法のいずれか一方を選択的に採用することを認められているが、どの会社も例外なく定率法による納税申告をしながら、現実の電力料金の原価計算では、どの会社も、定額法を採用している。電力料金認可の際に料金原価として算入されている減価償却費が定額法計算なるがゆえである。ただし、電力料金が、海上運賃と著しく異なつて多分に安定的である点に注目する必要があると思われる。

六、償却くりのべ分の調整

減価償却には、特別償却・普通償却ともに、税法上、五年間のくり延べが認められている。当期の要償却額を全部償却できない場合には、これがために生じる当期償却不足額はそれ以後五年以内にこれを償却しさえするならば、それは償却として認められ課税を免かれる。しかし、五年をこえては、その不足分は繰りのべ打ち切りとなり、次期固定資産簿価に組み入れられる。企業の収益は決して一定でなく多少の変動をまねがれないため、減価償却にもこうした時間的融通性をみとめる必要があるわけである。だが、さればとて、余りにも大きな時間的融通——たとえば十ヶ年——の償却くり延べを許すときには、十年間のうちには何とかなるだろうと言うがごとき、減価償却に本来要請される厳肅性に欠けることになり、企業財政の健全性をそこなう恐れが生じる。こうした意味から、融通性をあたえつつ、しかも、健全性を害しない償却期間制限として、上記五ヶ年がえらばれた。

いうまでもなく、これは税法上の一つの恩典である。ところが、いま、税法とは全く別個に海運再建整備法が制定せられ海運会社はそれによって企業集約後五年以内に減価償却不足の解消をせまられているのであり、ここに税

(別表3)

仮 想 例 の 1 つ

(単位億円)

年度	税法上償却額			税法上償却実施額			税法上償却不足額		再 建 整 備 法 上				
	普通 (a)	特別 (b)	累計 (c)	簿 価 (d)	普通 (e)	特別 (f)	当期 (g)	累計 (h)	簿価 (i)	償却額 (j)	当期償却額 (k)	償却超過額 (l)	償却不足累計額 (m)
I	12.0	/	12.0	88.0	10.0	/	△2.0	△ 2.0					
II	10.6	/	22.6	77.4	10.8	/	0.2	△ 1.8					
III	9.3	/	31.9	68.2	6.0	/	△3.3	△ 5.1					
IV	8.2	/	39.8	60.2	5.5	/	△2.6	△ 7.7					
V	7.2	/	47.0	53.0	4.0	/	△3.2	△10.9					
VI	6.4	/	51.6	48.4 (1.8)	4.0	/	△2.4	△11.5 (1.8)	48.4				△11.5
VII	5.8	/	57.4	42.6 (0)	6.0	/	0.2	△11.3 (0)	42.6	5.8	0.2		△11.3
VIII	5.1	/	60.3	39.7 (2.2)	6.0	/	0.9	△ 8.2 (2.2)	37.5	5.1	0.9		△12.4
IX	4.8	/	63.8	36.2 (1.3)	6.0	/	1.3	△ 5.6 (1.3)	33.0	4.5	1.5		△ 8.9
X	4.4	/	65.4	34.4 (2.5)	5.0	/	0.7	△ 2.4 (2.5)	29.0	3.9	1.1		△ 7.8
XI	4.1	/	69.8	30.3 (0)	11.3	/	7.2	4.8 (0)	25.5	3.5	7.8		0

(d) 初年度100億円の固定資産（船舶）をもって出売。以後、新船建造は行なわない。

(e) 普通償却は定率法、償却期限は18年（貨物船）、残存価額は1割。

(f) () 内の数字は償却くり延べ打ち切り額。この計算方法については説明省略。

(g) 第Ⅲ年度から再建整備法が発動。

(h) 計算方法。(a) = 前年度(a) × 0.12; (c) = 前年度(c) + 当年度(a) - 当年度打ち切り額; (d) = 100 - (c); (e) = (e) - (a); (i) = 前年度(i) × (100 - 0.12); (j) = 前年度(j) × 0.12; (k) = (e) - (j); (l) = 前年度(l) - 当年度(k); その他。

法との間に不調整をきたす恐れが生じてくる。税法では繰りのべの打ち切りによって償却不足の消える可能性があるのでに対し再建整備法ではこうした措置は認められないからである。別表(3)は一つの仮想例であって、これによれば、再建整備法発動の際に有している償却不足額一一・五億円は税法上の繰りのべ打ち切り措置によっておそらく無税でもって解消できるであろうところを、再建整備法では、集約後五年以内という限られた期間にこれを解消せざるを得ないため、集約後、毎年、〇・二、〇・九、……、七・八億円の有税償却となる。こうした関係は多額の償却不足をかかえている不振の海運会

社の場合、大なり小なり考慮に入れるべきではないかと思われる。さらでだに業態不振、償却不足の解消に苦慮しているところへ再建整備法のゆえにさらに有税償却を強いられるのでは負担加重と言わざるを得ない。何とかこれをより有利に調整してもらえないだろうか。海運会社からこうした要望の出てくるのは或る意味では無理からぬことである。念のために附記するが、上掲別表(3)は説明のために設けた単なる仮想例にすぎない。これが現実の海運会社のすべてに妥当するわけでは決してない。

償却くりのべに關しては、なお、海運企業集約化に關連して次ぎのような問題がある。

海運再建整備法ではオペレーター相互の合併を絶対的条件として要請しており、このため、現にオペレーター相互間の合併が取り沙汰されている。ところが、税法上では、新設合併の場合には合併する会社すべてが、また、吸収合併の場合には被吸収合併会社が合併当時に存する償却繰りのべの恩典をうち切られる。

たとえば、A社がB社と合併してC社を新設する場合、A社が合併時に持っている償却くり延べの恩典も、B社が合併時に持っている償却くり延べの恩典も、ともに、打ち切られる。したがって、新設のC社では、A社およびB社がくり延べてきた償却不足分については相当大幅の利益を出し税を払った残額でもってこれを消さなくては再建整備法の規定する助成条件を充たし得ない。

吸収合併の場合は、事情がやや異なるが、根本の關係は上記と同様である。いま、償却不足分を全然もたないA社が繰りのべ償却不足分を持つB社を吸収合併したとすると、B社が合併時に持っている償却くりのべの恩典は打ち切れ、實際においては、上記新設合併と同じ不利益な結果を生じる。こうした不利益をさけるためには、B社がA社を吸収合併するという形の手続きをとればよい。そうすると、B社が合併時に持っている償却くり延べの恩

典は打ち切られず、そのまま、継承される。だが、これは単なる税法技術上のことであつて、償却不足分を全然有しない（または極く少額の償却不足分しか有しない）業績優秀なA社がそうでないB社に吸収合併されるという形式は、現実の問題としては不可能に近い。

なお、この問題についても、さきの問題と同じように、海運会社から、より有利に調整されるように要望が出ているが、運輸省当局側としては目下のところこれには全然耳を藉さないという態度のようである。特別償却、普通償却（定率法・定額法）の問題にくらべて重大性がより小さいがゆえとも思われる。

七、む す び

以上、海運再建整備法が助成条件として要請する「集約後五年以内における減価償却不足の解消」についての問題点、それをめぐる業界側からの要望、ならびに、運輸省当局側の意見について最近の動向を整理し摘録した。要するに、特別償却、普通償却（定率法・定額法）に関しては、それぞれ、業界側の要望が部分的に容認せられ、これによつて、海運会社としては償却不足解消の条件をそれだけ軽減できさうである。だが、この程度の言わゆる「再建整備法の弾力的運用」をもつてしては現下の厳格な事態がはらむ困難は解決されそうにない。より根本的な解決としての減資・資産処分を必至とする海運会社は二、三にとどまらないとも見られている。以下、上乗の論述において前後の関係から言及をさしひかえた、または、言及のいとまのなかつた諸点について要録しておきたい。

（一）上段では海運再建整備法が解消を要求している減価償却不足についての考察を施したが、言うところの減価償却不足が必ずしも理論的または絶対的なものでないことは注意しておく必要がある。普通に言うところの償

却不足は特別償却または普通償却（定率法）に関する税法上の償却不足、換言すれば、最近過去五年間における税法上の償却不足累計額にすぎない。五年以前の償却不足分は既に繰り延べが打ち切られていて当の償却不足累計額にはそのまま算入されていない。ために、一定時点でもらえた償却不足累計額の大小はそのまま該会社の財政不健全の程度を表示するとは見做しがたい。もっとも、償却くりのべの打ち切り分は爾後の毎年の簿価したがって償却範囲に組み入れられその範囲額の増大にみちびく関係にあり、したがって、税法上の償却不足累計額も当の会社の資産内容の劣弱または業績の不振を知る一指針となりうることも言うまでもないが、税法上の減価償却を実施して行った結果として生じる残存簿価がそのままの固定資産（船舶）の適正価額を表示しているとは見做しがたく、また、定率法普通償却実施の場合に生じる償却不足累計額が必ずしもそのまま資本欠如を表示するとも見做しがたい。このことは、企業集約時点に各海運会社が有する償却不足累計額（これは取りも直さず集約後五年以内に解消すべき償却不足額）の算定について十分に留意しておく必要があろう。

（二） これまで随分ながいあいだ不勢不振と言われながら給料の遅配もなく不渡手形の発行もほとんど見られず、どうか、当面の経営経理を取拾して今日にいたっているというのが日本海運会社の実情である。これには、運賃・傭船料が前払の現金として入ってくるという商慣習のほかに、船舶減価償却が内部金融として働いているという事情によるものである。海運会社の場合、固定資産（船舶）の投入価額はすぐれて大きく、その上、投入直後に大幅の償却範囲をとりうる定率法普通償却によっている。このため、必要とする減価償却額が企業の内部金融として大きく作用し、この関係から経営・経理の当面をどうか錠錠にみちびくことなく今日までたどることが出来た。これに海運業界に固有な通念「十年一山」が大なり小なり働いていることは改めて指摘するに及ぶまい。だが、こ

うした仕方にも自ら限度が存する。海運再建整備法は、言わば、こうした生まぬるい仕方に対する一つの厳格な反省として出てきたものと見ることが出来る。

(三) 集約後五年以内に減価償却不足を解消できそうもない海運会社の場合、再建整備法の規定する各種助成にあずかるうとするには、最も手取りばやくは減資のほかないであろう。再建整備法の要求する条件を充たすために減価償却を実施すればそれに相当する欠損金が生じるが、もし同時に減資を敢行するならばそれによって生じる減資益でもって、この欠損金を補填できるからである。だが、海運会社、殊に本問題に関係の最もふかいオッナーの場合には、減資しようにも資本金自体が概して小さく、したがって、減資によって期待できる減資益も高が知れてゐる。それは解消すべき償却不足の大きさに見合うには可成り小さい額でしかないであろう。いきおい、関係会社資産の処分、場合によっては、オペレーター債務保証の履行、等々にまで及びかねまい。われわれの既に見たところでは、現に定額法償却によってコスト計算をなし長期運送契約をとりきめているタンカー、専用運送船に対し償却不足額の計算に例外措置として定額法をみとめる場合にも当の海運会社が減資・資産処分など経営の徹底的合理化を断行することを条件とする、というのが運輸省当局の意向なのである。したがって、海運再建整備法の発動にあたっては単に減資だけでなく資産処分、債務保証の履行、等々に突入する海運会社の出てくる可能性は十分に考えておくべきであろう。

(四) 海運再建整備法が助成条件の一つとして要請するのは「集約後五年以内における減価償却不足の解消」である。したがって、集約完了時に如何に多額の減価償却不足分をかかえていようとも、集約後五年間の每期収益が各期の費用ならびに要償却額を上回る多額の剰余金を生じうるとするならば、助成条件の充足かならずしも困難で

はない。ところが、このように多額の収益が今後の五年間に望まれるかと言うに、とうてい、望むべくもない。と言うのは、今後五年間における海上運賃市況は現在と大差がないと一般に観測されているからである。運輸省当局にあつても、海運会社が上記助成条件を達成しうるや否やの判定に際して考慮すべき集約後五年間の海上運賃収入したがつて、海上運賃率としては過去二年間の海上運賃の平均を用いたい、とのことである。

だが、そうでありながら、集約化に参加する海運会社のうちにも、オペレーターとオッナーとは立場におのずから相違があつて、グループ主班のオペレーターの場合には、たとえ運賃市況の好転を望めないにしても、当該グループに所属する専属会社（オッナー）との交渉において定期備船料の値引きに成功できさえするならば、それだけの支出減になり、消極的ながら海上運賃市況の好転とほぼ同じ効果をおさめることになり、つれて、自社減価償却不足分の解消にみちびき得る。計画造船このかた、オペレーターと専属オッナーとの関係が融資保証その他を通して多分に政治的・非経済的関係——恩に着せる側と恩に着せられる側との関係——になつてゐる現在、このような定期備船料値引きの強行される可能性が全然ないとは、まず保証のかぎりでない。ただし、これはオッナーにとつて収益源への脅威を意味しその助成条件の達成をより困難にみちびくことになるであらうは言うまでもない。このかぎり、主班オペレーターは専属オッナーの犠牲においてその自立体制を確保するという順になるわけである。

なお、この点に関して注目すべきは、今回の海運再建整備法における助成条件「減価償却不足の解消」が系列会社・専属会社をふくめ当該集約グループ全体として課せられている条件ではなくして、単に集約に参加する個々の会社に課せられている条件にすぎないということ、換言すれば、当該集約グループのうちにはこの条件を達成し得ず、したがつて、助成にあずかり得ない海運会社が出てくるとしても、それは何も当該集約グループの他の海運会

社の助成条件には関係がないということである。再建整備法制定の精神は恐らく各集約グループ全体としての再建整備を目途としていることと思われる。現に開発銀行側の意向は個々の海運会社でなくして集約グループ全体の再建整備のための企業財政指導が必要だとしている由である。しかし、少なくとも法文の上ではこうした制約は見られない。したがって、いよいよの瀬戸際に立たされるときは他の会社のことなど構ってはおられない。たとえば、主班オペレーターとしても、自社の自立体制の確立をねがうあまりに、専属オーナーに対しその犠牲において定期備船料の値引きに走るといふのは、考えられる関連である。現に、オーナー側では、この点を最も懸念しており、オーナーズ協会の名において、運輸省当局、金融資本、オペレーター、オーナーの四者から成る適正な定期備船料決定機関の常置を要望し、これをもって海運企業集約化の前提とさえ主張している。この点「オペレーターに幸するであろう企業集約化は、おのずから、オーナーにも幸することになるであろう」というがごときは、一面の真理をふくみつつ、他面、ためにする表現、または、安易な希望的観測に失するものと見てよいのではあるまいか。

本稿作成にあたって、吉田文吾氏（新日本汽船）、萩原正彦（日東商船）、加地孝義（山下汽船）、井本雄太（乾汽船）の諸氏は筆者の資料収集にあたって心切な便宜と教示をあたえられた。記して厚き感謝の意を陳べる。

本稿は昭和三十八年度文部省科学研究費助成（総合研究）によって成る研究の一つである。（一九六三・四・二一）